

## 船舶事故調査報告書

平成22年8月26日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

委員 横山 鐵 男（部会長）

委員 山本 哲 也

委員 根本 美 奈

事故種類	衝突
発生日時	平成22年1月27日 23時48分ごろ
発生場所	備讃瀬戸東航路 香川県高松市小槌島灯台から真方位052.7° 1.9海里（M）付近（概位 北緯34° 24.9′ 東経133° 57.2′）
事故調査の経過	平成22年1月27日、本事故の調査を担当する主管調査官（広島事務所）ほか1人の地方事故調査官を指名した。 原因関係者から意見聴取を行った。
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等 L×B×D、船質 機関、出力、進水等	A 貨物船 須崎丸、699トン 131706、タイヨウ汽船株式会社 66.57m×11.00m×5.20m、鋼 ディーゼル機関、1,176kW、平成3年2月26日 B 漁船 幸丸、4.9トン KA3-15813（漁船登録番号）、個人所有 11.53m（Lr）×3.55m×0.93m、FRP ディーゼル機関、48kW（漁船法馬力数）、昭和47年5月28日
乗組員等に関する情報	A 航海士A 男性 47歳 四級海技士（航海） 免許年月日 平成5年9月1日 免状交付年月日 平成20年6月17日 免状有効期間満了日 平成25年8月31日 B 船長B 男性 47歳 二級小型船舶操縦士 免許年月日 平成20年8月21日 免状交付年月日 平成22年2月1日 （平成25年8月20日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	A 船首部に擦過傷 B 船尾船底部に破口、操舵室を小破
事故の経過	(1) A船 A船は、船長及び航海士Aほか5人が乗り組み、兵庫県赤穂港でセメント1,491トン積載し、平成22年1月27日20時25分ごろ出港して熊本県八代港に向かった。 航海士Aは、赤穂港の南方沖で、出港操船に当たった船長と交替して単独の船橋当直につき、マスト灯2個、両舷灯及び船尾灯を表示し、レーダーとGPSプロッターを作動させ、井島水道を南下して備讃瀬戸東

	<p>航路中央第3号灯浮標（以下「3号灯浮標」という。）付近から備讃瀬戸東航路の北側部分（以下「東航路西航レーン」という。）に入航した。</p> <p>航海士Aは、東航路西航レーンを約252°（真方位、以下同じ。）の針路で自動操舵により西進中、双眼鏡で左舷船首10°付近にB船の黄色回転灯と作業灯を視認し、底びき網漁船であることを知ったが、レーダーでは確認しなかった。</p> <p>航海士Aは、右舷前方及び右舷後方に同航船がいたので、この2隻の動向に注意しながら航行した。</p> <p>航海士Aは、衝突の約3分前、小槌島灯台から055°4,000m付近で、操舵室左舷後部にある海図台に赴き、海図で次の針路を確認し、次の海域の海図を海図台上に出したのち、GPSプロッターで備讃瀬戸東航路中央第2号灯浮標（以下「2号灯浮標」という。）との位置関係を確認していたとき、船首方にB船のやぐらと黄色回転灯などを視認した。</p> <p>航海士Aは、直ちに機関のクラッチを中立にしたが、A船の船首部とB船の船尾部とが衝突した。</p> <p>(2) B船</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、操舵室前のマストに緑灯1個及び両舷灯を表示したほか、マストに黄色回転灯を点灯し、2号灯浮標と3号灯浮標との間の東航路で繰り返し底びき網漁を操業した。</p> <p>B船は、23時44分ごろ、第2号灯浮標付近においてえい網を終え、前記灯火のほか、操舵室前の天幕の下に作業灯1個、船尾のやぐらに作業灯3個を点灯して、船首を西南西方に向けて漂泊し、底びき網の揚網を開始した。</p> <p>船長Bは、揚網開始から約3～4分経過し、B船の両舷側から200m出していた引き網のワイヤを約100m巻き揚げたころ、後方にA船の両舷灯を視認したので、A船を見ていたところ、前後部マスト灯の角度がわずかに右に振れたので、A船が右転してB船を避けてくれるものと思った。</p> <p>しかし、船長Bは、その後もA船が接近してくるので、衝突を回避するため引き索を緩めようとしたが、A船と衝突した。</p> <p>B船は、転覆したが、船長Bは、A船に救助された。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 南西、風力 1、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の中央期、潮流 西流約2ノット(kn)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>(1) A船</p> <p>航海士Aは、単独の船橋当直中に、井島水道から東航路に入航するのは3回目であり、備讃瀬戸の航行に慣れていなかった。</p> <p>航海士Aは、レーダーを3Mレンジとして使用していたが、レーダーではB船を確認しておらず、衝突予防援助装置を使っていなかった。</p> <p>(2) B船</p> <p>B船は、両舷側から引き索のワイヤをそれぞれ約200m出して長さ約40mの網を引いていた。操業形態は、投網に約10分、えい網に約3～4時間、揚網に約20分、漁獲物の選別・格納に約10～30分を要していた。また、B船は、汽笛を備えていなかった。</p>

	<p>(3) A船及びB船の船位等 備讃瀬戸海上交通センターのレーダー映像合成装置追尾再生記録によるA船及びB船の船位等は、付表1のとおりである。</p>	
分析	<p>乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象の関与 判明した事項の解析</p>	<p>あり なし なし</p> <p>A船は、小槌島北東方の東航路西航レーンを西進中、航海士Aが、適切な見張りを行っていなかったことから、B船との接近に気付かずに航行し、両船が衝突したものと考えられる。</p> <p>航海士Aは、一度は左舷船首方にB船の灯火を視認したものの、右舷側の同航船に意識を集中していたこと、及び海図やGPSプロッターで針路などの確認を行っていたことから、B船の存在を失念したものと考えられる。</p> <p>B船は、小槌島北東方の東航路西航レーンにおいて、操舵室前のマストに緑灯1個及び両舷灯を表示したほか、マストに黄色回転灯を、操舵室前の天幕の下に作業灯1個、船尾のやぐらに作業灯3個を点灯し、船首を西南西方に向け漂泊して揚網作業を行っていたものと考えられる。</p> <p>船長Bは、揚網作業中、後方から接近するA船の両舷灯を視認し、その後はA船の動静に注意を向けていたが、A船の前後部マスト灯の角度がわずかに右に振れたことから、A船が右転して避けてくれるものと思い、揚網を続けたものと考えられる。</p> <p>船長Bは、A船が接近した際、衝突を回避するため引き索を緩めようとしたが、衝突したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、小槌島北東方の東航路西航レーンにおいて、A船が西進中、B船が漂泊して漁ろうに従事中、A船が見張りを行わずにB船に向けて航行し、また、B船が、A船が右転して避けてくれるものと思い、揚網を続けたため、両船が衝突したことにより発生したものと考えられる。</p>	

付表 1 レーダー映像合成装置追尾再生記録による A 船及び B 船の船位等

時刻 (時-分-秒)	A: A 船 B: B 船	対地針路 (°)	対地速力 (kn)	北緯 (度-分-秒)	東経 (度-分-秒)
23-40-00	A	253	8.9	34-25-17.7	133-58-35.7
	B	270	0.0	34-24-56.2	133-57-08.4
23-42-00	A	253	8.9	34-25-14.9	133-58-24.6
	B	274	0.4	34-24-56.4	133-57-07.2
23-42-00	A	252	8.9	34-25-12.1	133-58-15.1
	B	256	0.4	34-24-55.8	133-57-06.6
23-43-00	A	252	8.9	34-25-09.5	133-58-05.2
	B	243	0.4	34-24-55.7	133-57-05.9
23-44-00	A	253	8.9	34-25-06.7	133-57-53.8
	B	258	0.4	34-24-55.8	133-57-04.6
23-45-00	A	253	8.9	34-25-03.9	133-57-43.5
	B	250	0.4	34-24-55.4	133-57-04.5
23-46-00	A	253	8.9	34-25-01.4	133-57-32.3
	B	215	0.0	34-24-55.6	133-57-05.4
23-47-00	A	253	9.3	34-24-58.4	133-57-21.8
	B	087	1.7	34-24-55.7	133-57-08.9
23-47-30	A	253	8.9	34-24-57.3	133-57-16.8
	B	086	1.7	34-24-55.8	133-57-09.5
23-48-00	A	253	9.3	34-24-56.0	133-57-11.7
	B	088	1.7	34-24-55.8	133-57-10.6
23-48-12	A	253	8.9	34-24-55.6	133-57-10.1
	B	088	1.7	34-24-55.8	133-57-11.1